

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 229 DE 1995

JUNIO DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

P L U N A

Visita de una delegación del Consejo Directivo de la Organización de Funcionarios de dicho Organismo

---

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 14 de junio de 1995

A S I S T E N C I A

Preside : Senador Dante Irurtia

Miembros : Senadores José Andujar, Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico Segovia y Orlando Virgili

Invitados especiales : Organización de Funcionarios de PLUNA, Dalmacio Suárez, Carlos Arres y Adolfo Prego

Secretario : Julio Méndez Vila

---

mar

(Entra a Sala la delegación de la Organización

de Funcionarios de PLUNA)

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión de Transporte y Obras Públicas tiene el agrado de recibir a los representantes de la Organización de Funcionarios de PLUNA para referirse a un tema , cuyo proceso hemos ido siguiendo en los últimos tiempos.

SEÑOR SUAREZ.- Señor Presidente: agradecemos una vez más a la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado por recibirnos en el día de hoy. Vamos a hablar sobre algo que nos importa mucho, porque entendemos que la operación que se ha llevado a cabo en estos días pasados, da comienzo a la culminación de un proceso que consideramos negativo para el Estado uruguayo, los contribuyentes y, en particular, los propios trabajadores de PLUNA.

Hay cuestiones que nos preocupan y mucho. Entendemos que no hay garantías en este proceso, por ejemplo, en lo que tiene que ver específicamente con el área de contralores y seguridad por parte del Estado en esta operación. Concretamente, el tema de la seguridad aeronáutica es bastante complejo y difícil de entender. No se trata simplemente de que el avión vuele, porque para ello, fundamentalmente, tiene que existir un 100% de garantías en lo que respecta a la seguridad. Eso fue posible en la PLUNA estatal, que por más de 50 años --y así le ha sido reconocido internacionalmente por parte de los organismos de aviación civil-- ha sido una de las pocas compañías del mundo que no ha tenido accidente alguno.

mar

En esta operacion que se ha llevado adelante, no percibimos que el Estado prevenga el status de seguridad que hasta ahora ha tenido la empresa bandera, PLUNA, en el tema de la seguridad. No tenemos garantías acerca de cuál será la calidad del trabajo por parte de la operadora --en este caso VARIG-- respecto al tema de la seguridad de los aviones que operarán en esta sociedad anónima. Decimos esto por los hechos que han ocurrido últimamente en PLUNA, no en sus propios aviones sino específicamente en el que le arrienda VARIG, un DC10, que lleva los colores de PLUNA y la bandera del Uruguay, pero no la matrícula de este país sino la brasilera. Por las fallas que ha tenido --una muy conocida fue la que obligó al avión a bajar en Venezuela en una emergencia-- en la opinión pública nacional e internacional no quedó registrado el nombre de VARIG sino el de PLUNA y el del estado uruguayo porque, repito, el avión llevaba los colores y la bandera de nuestro país. El gobierno uruguayo obvió aclarar públicamente --tampoco lo hizo el Directorio de PLUNA-- que ese avión no ha sido tocado por los técnicos aeronáuticos de PLUNA. En el contrato firmado entre el actual Directorio de PLUNA y los funcionarios de VARIG, se estableció que el mantenimiento de ese avión correspondía únicamente a VARIG y no a los técnicos aeronáuticos uruguayos. Repito que ese avión no es atendido por ningún técnico uruguayo, ya sea en Carrasco o en cualquier otra base.

Con esto queremos aclarar que el tema nos preocupa. La sociedad anónima no ha tenido ni tiene vinculación alguna con el transporte aéreo. Concretamente, nos referimos a lo que es hoy el Pluriconsorcio, donde se han cambiado los adjudicatarios de las acciones. No tienen conocimiento ni trayectoria en ningún ámbito del transporte, menos aún en el aeronáutico.

Por otra parte, si VARIG es la operadora por el Pluriconsorcio y en sus propios aviones --entre ellos el que le arrienda actualmente a PLUNA-- el control de calidad y el trabajo específicamente técnico en las aeronaves deja que

mar

desear, nos preguntamos si el Estado uruguayo prevé una instancia de control desde ese punto de vista.

Aquí entra en juego algo muy pesado para el Estado uruguayo, que es el tema de los seguros de los aviones. Estos son muy elevados y estamos hablando del transporte de personas. Según los antecedentes internacionales, sabemos que cada vez que ocurre un siniestro, las aseguradoras tiemblan porque son muy caros; y, además, deben atender todo lo que dice relación con los pasajeros que van a bordo. Es necesario solventar todos esos gastos y nos preguntamos cuáles son las garantías que el Estado uruguayo tiene a este respecto.

Digo esto porque hasta ahora no se nos ha aclarado nada; a pesar de que hemos hecho las consultas correspondientes, nadie nos ha respondido. Me refiero a la Dirección de PLUNA y a las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas que no nos han especificado los mecanismos de control con relación a estos temas.

Quiero dejar constancia de que no venimos a plantear una especie de alarma satánica. Nos hemos dirigido a esta Comisión, una vez más, como trabajadores y sindicato responsable, para dejar constancia de que estamos observando con demasiada preocupación la situación existente, por cuanto hay controles que a nuestro entender no están previstos. Este hecho nos alarma porque, reiteramos, aquí no está en juego solamente el nombre de lo que va a ser la empresa PLUNA SA, sino el del propio Estado uruguayo. El tema de la seguridad aeronáutica trasciende nuestras fronteras, ya que cuando ocurre una fatalidad aérea fuera de nuestros límites es cometida por un avión que lleva la bandera y el nombre del país de origen. De darse una circunstancia similar a la del ejemplo citado, sabemos que VARIG no va a ser la responsable, porque no figura su nombre, sino el de PLUNA SA. Obviamente, el aval del Estado da a esa empresa la facultad de usufructuar los derechos del tráfico aéreo del Uruguay; dichos

mar

derechos no se pueden vender y es el Estado uruguayo el que tiene que responder ante eso. Sobre estos temas no existe legislación, ni tampoco aparece ningún punto que aclare esta cuestión, tanto en los propios pliegos de condiciones como en el contrato.

Por otra parte, quiero decir que nos llama mucho la atención un artículo publicado en un semanario muy conocido, en el que se habla sobre las maravillas que se van a hacer en PLUNA por medio del "shock" de imagen. En esa publicación nos encontramos además con que se menciona que en agosto, después de la temporada alta de vacaciones de los meses de junio y julio, los aviones de PLUNA 737 y 707 --o sea, los del Estado-- van a ser trasladados a San Pablo con el fin de cambiar sus tapizados, reparar los asientos --que nos consta están en óptimas condiciones-- y pintar nuevamente las aeronaves. Cabe aclarar que PLUNA, en una opción que desde nuestro punto de vista fue acertada, ha contado con los servicios del personal de la Fuerza Aérea para pintar sus aviones. Es decir que esta institución aportó la mano de obra y la compañía aérea el material para dicho trabajo. En su momento PLUNA efectuó una licitación --como corresponde-- y la Fuerza Aérea, luego de plantear una oferta accesible, llevó adelante un trabajo de muy buena calidad, ya que cuenta con una mano de obra muy calificada. Sin embargo, ante esta otra decisión de la actual empresa nos preguntamos si el Estado también ha previsto esta fuga de trabajo, sobre todo teniendo en cuenta que habrá una fuga de capital desde el momento en que estos trabajos en aviones que, repito, son del Estado, se harán fuera del país. Cabe recordar, además, que las unidades 737 forman parte de la deuda externa uruguaya. Asimismo, no sabemos qué seguridad tiene el Estado con respecto a quiénes realizarán estas tareas de tipo técnico aeronáutico. Decimos esto porque es muy difícil que el personal específicamente vinculado al área de mantenimiento acepte trabajar en las condiciones propuestas. En las conversaciones llevadas a cabo por el sindicato no se ha planteado nada concreto respecto, por ejemplo, a los sueldos. De culminar esta operación, la única opción certera que

mar

[redacted] 25X1

tienen los trabajadoares es la de su condición de funcionarios públicos. Fuera de esto no existe ninguna garantía, ya sea por parte del Pluriconsorcio o del Estado, que es parte de esa sociedad anónima.

Repito que nos preocupa la información que hoy sale a la opinión pública a través de la prensa, porque si de algo los trabajadores de PLUNA hemos estado orgullosos ha sido de nuestro trabajo. Nos gusta la aviación y, además, hemos recibido la herencia trasmitida en forma cotidiana de los viejos trabajadores, de quienes hemos aprendido la ética de la seguridad en la aviación, elementos que también han sido aportados a las nuevas generaciones. Hoy en día tenemos la gran duda de si va a continuar esa seguridad en materia aeronáutica que, reitero, hasta ahora ha sido orgullo no sólo de PLUNA sino del país. Más allá de que esta empresa va a ser una sociedad anónima, el que va a dar la cara es el Estado uruguayo.

Reiterando una vez más algo ya expresado por nosotros, dejamos constancia de que no queremos que suceda lo que ha ocurrido con Aerolíneas Argentinas. En su momento, se escuchaban los mismos argumentos que hoy plantean el Pluriconsorcio y VARIG como operadora, es decir, IBERIA afirmó que haría de Aerolíneas Argentinas la gran empresa de América Latina. Sin embargo, hoy nos encontramos con que sus talleres han sido desmantelados, sus elementos más positivos han sido trasladados a España, por lo que Aerolíneas es simplemente una cáscara de lo que era. Insistimos en que no queremos que suceda esto con PLUNA. Además, en los pliegos de condiciones, donde consta el plan mínimo operacional que debería cumplirse, tampoco aparecen garantías de que esto efectivamente se haga. Asimismo, no se especifica la cantidad de personal que se va a necesitar. Estadísticas internacionales indican el personal necesario para cada plan operacional, tipo de equipo que se va a utilizar y ruta a seguir. Por avión se destinan, entonces, la cantidad de pilotos, tripulantes --es decir, azafatas y comisarios-- así como los mecánicos de pista y

mar

talleres. A pesar de que ya lo hemos consultado tanto al Pluriconsorcio como a VARIG, no hemos recibido una respuesta clara en este sentido.

De manera que, como trabajadores de PLUNA cuestionamos, por un lado, la seguridad de que se cumpla con el plan mínimo operacional y, por otro, el mantenimiento de la fuente de trabajo. Pensamos que no sería nada bueno para el contribuyente saber que por U$S 2:000.000 --que es lo que vale la sucursal de PLUNA en Buenos Aires-- se está vendiendo una aerolínea cuando, tanto en Argentina como en Brasil, se han comprado compañías aéreas, que utilizan avionetas, por valores mucho más elevados; estamos hablando de compañías aéreas de cabotaje interno que, como dije, utilizan avionetas y por ellas se han pago más de U$S 20:000.000. Entonces, reiteramos que al paso que va esta "transformación" --entre comillas-- de PLUNA y teniendo en cuenta la información que hemos podido conseguir, vemos que, desde el punto de vista de la seguridad y de lo que significan para el Estado las normas de seguridad internacionales, no hay ninguna cláusula en el propio contrato ni en el pliego de condiciones; ni siquiera hay un párrafo que permita decir que el Estado va a tener una responsabilidad en cuanto a la supervisión y control de estas cuestiones que para nosotros son elementales.

Volvemos a señalar que nos preocupa esto, porque hemos tenido algunos problemas, no con aviones nuestros sino con los del plurisconsorcio. Supuestamente, VARIG tiene una gran experiencia como operadora en este plurisconsorcio, pero a nosotros, desde el punto de vista de los técnicos aeronáuticos, nos deja mucho que desear. Decimos que esto porque esa empresa también ha despedido más de 8.500 de sus trabajadores, entre los que se encontraba mucho personal del área técnica. Los propios funcionarios de esa firma en Brasil han hecho denuncias ante el Ministerio de Trabajo y el Parlameto con respecto al menoscabo que se ha tenido de sus funciones y a la seguridad aeronáutica. Si los señores Legisladores

entienden pertinente, pueden solicitar esa información a Brasil.. La misma se nos brindó en una reunión con los trabajadores de VARIG en Brasil y fue corroborada.

Con esto damos por concluida nuestra desordenada intervención. Debo decir que nos era urgente plantear estas cuestiones porque nos parecía elemental que los señores Legisladores supieran y trataran de comprender que no queremos prender incendios, sino advertir sobre algo que va a ser responsabilidad del Estado en su conjunto. Repito que nos preocupan estas cuestiones, ya que no hay nada previsto y no hay ninguna seguridad de que se respeten las normas internacionales.

SEÑOR PRESIDENTE.- Debo señalar que la señora Senadora Arismendi debió retirarse porque tenía que concurrir a otra Comisión.

SEÑOR SEGOVIA.- Hemos oído en más de una oportunidad a los funcionarios de PLUNA, desde la primera vez que concurrieron al Parlamento en este Período de gobierno. De todo lo sucedido hasta la firma del contrato con el pluriconsorcio, en lo que me es personal, me han surgido algunas dudas, algunas de las cuales se han ido disipando y otras incrementando. Sin embargo, hay un aspecto que no fue mencionado, pero que tal vez se relaciona con una duda que tuvimos con respecto a un grupo de obreros que recibimos hace un momento. Me parece que hay que tener en cuenta la incidencia que Brasil está teniendo en las soluciones que se plantean a nivel de las distintas problemáticas del transporte. En este caso, se trata de un asunto de transporte aéreo. Creo que esto se puede visualizar más por el hecho de que cada vez tenemos menos competencias y estamos como en un proceso de pérdida de soberanía frente al mercado brasileño del transporte, ya sea terrestre como aéreo y, tal vez, se presente también a nivel fluvial. Es bueno mencionar, en este entorno, que Brasil vetó la presencia de una Comisión de Aeronáutica

mar

25X1

en el MERCOSUR, lo que nos impide, prácticamente, incidir en las resoluciones que tenga esa nación a nivel interno. A su vez, ahora el plurisconsorcio aparece operando con equipos brasileños. Creo que el problema que ustedes tienen desde el principio --y ahora se acrecienta más-- es que sigue habiendo una PLUNA de tierra y otra de aire. Actualmente PLUNA ni siquiera está prestando los servicios complementarios de tierra y tal vez no vuelva a hacerlo porque si los aviones van a ser transportados al mercado brasileño para su reacondicionamiento, como se dijo, ello no será necesario, generando así una evasión de posibilidades de trabajo.

Con respecto al planteamiento que nos han hecho, quisiera saber si llevan adelante una posibilidad que se estableció en el contrato, por la que PLUNA y el plurisconsorcio de aeronavegación se comprometen a negociar en forma conjunta un convenio colectivo de trabajo con los funcionarios de PLUNA

--en carácter de organización gremial representativa de los dichos trabajadores-- y, en su caso, para atender temas específicos como la representación de las respectivas asociaciones profesionales. Dicha negociación tendrá por objeto fijar el marco de las relaciones colectivas y las condiciones de ingreso a la nueva empresa. Por lo que nos han transmitido, si se están llevando a cabo negociaciones con la idea de que pueda existir un convenio con el plurisconsorcio, parecería que la presencia de ustedes va quedando cada vez más limitada al hecho de que la discusión de los problemas técnicos se está haciendo entre un capital que conoce de aeronáutica y otro que se incorporó pero no tiene la menor idea del tema. Entonces, creo que una vez más va a ser difícil llegar a este tipo de soluciones si no tienen el apoyo de PLUNA de tierra, que no está operando.

Con respecto a los aspectos que siguen sin haber sido aclarados deseo mencionar el problema de los capitales no especializados y su integración a PLUNA. Desde la primera vez

mar

que ustedes nos han visitado, vengo oyendo sobre la inexistencia de un contrato operacional, lo que no parece solucionarse. Por lo tanto, nadie va a poder saber qué personal termina absorbiendo el Plurisconsorcio, cuáles son los invitados a participar de la fiesta y cuáles quedan fuera. Asimismo, continúa la condición de funcionario público como una solución firme.

Tampoco he oído de parte de ustedes que se hable de la supuesta proyección de la empresa en el sentido de que a nivel económico se transforme en operable, es decir, que no diera el déficit que tanto nos ha preocupado y que alcanzaría una suma de alrededor de U$S 1:500.000 que, a su vez, llega a los U$S 20:000.000.

Por mi parte, he leído nuevamente el contrato y, al respecto, mantengo las mismas dudas que me generó desde un principio. Quiere decir que la problemática que se planteó desde el primer día no ha sido aclarada. Por ese motivo, me gustaría saber cómo visualizan ustedes las posibilidades de cumplimiento del convenio al que nos hemos referido, o sea, si creen que puede seguir operando y si es posible establecer una defensa del funcionariado de PLUNA, de sus convenios gremiales. En definitiva, quisiera saber si puede ocurrir que el Pluriconsorcio no desestime o deje de lado, en parte o en su totalidad, lo relativo a convenios salariales y a la parte operativa. Cabe destacar que en el pliego de condiciones siguen existiendo --menciono esto solamente como elemento complementario que ha sido tenido en cuenta en esta Comisión del Senado-- cláusulas que excluyen del patrimonio a transferir, la compra de las aeronaves, así como lo que tiene que ver con la contribución a la Seguridad Social.

Reitero que me gustaría que se aportara alguna información complementaria acerca del pago de los aportes a la Seguridad Social porque, según se nos ha dicho en esta Comisión, no se estaba cumpliendo con esas obligaciones.

mar

25×10

Quiere decir que se habían hecho los convenios operacionales --que alcanzaban sumas bastante importantes-- pero ellos no incluían aportes a la Seguridad Social. Posiblemente, ocurra que ustedes estén trabajando pero no se efectúan los aportes correspondientes.

En síntesis, esta es la pregunta que, quizá en forma algo extensa, deseo plantear.

SEÑOR SUAREZ.- En primer lugar, queremos aclarar que mantenemos una gran duda en cuanto a las afirmaciones que ha realizado la Dirección de PLUNA y, concretamente, la contadora Mederos, cuando se refiere al déficit de la empresa. Es preciso aclarar que en reuniones que hemos mantenido con ella en particular, y también con el Directorio en su conjunto, no se nos ha podido decir exactamente cuál es el estado económico-financiero de PLUNA. Cuando se mencionó la cifra de U$S 1:500.000 correspondiente a pérdidas mensuales, solicitamos a la señora Contadora Mederos que nos dijera exactamente a qué se refería con ese dato. Reitero que aún no nos han podido responder esa pregunta, y por ese motivo es que no entendemos hasta el momento cómo es posible que una sociedad anónima compre una empresa de la cual desconoce su estado económico-financiero. Para dar un ejemplo, podría decir que si voy a comprar una casa primero debo verla, ya que es posible que al hacerlo después me encuentre con un terreno baldío. Quizá este ejemplo pueda resultar ridículo, pero es válido para ilustrar lo que sucede al comprar una empresa cuyo estado financiero se desconoce. Por lo que sabemos, hasta el momento --incluso por informes que nos ha brindado la propia Dirección de PLUNA-- no se conoce con exactitud el estado financiero.

Como se sabe, la contadora Rosario Mederos asumió la Dirección de la empresa sin contar hasta ahora con la venia que debe otorgarle el Parlamento, tal como indica la Constitución de la República. Al respecto, cabe destacar que en

mar

nuestro caso, si no somos electos en sesión secreta, el Ministerio de Educación y Cultura puede cerrar el sindicato. Sin embargo, en el caso de la Presidenta de PLUNA parece que la Constitución no tiene valor, ya que ella determina que los Directores de los Entes Autónomos necesitan la venia del Parlamento. Probablemente, esto suene como una recriminación para los señores Legisladores pero, en definitiva, los ciudadanos somos quienes respaldamos al Parlamento con nuestro voto garantizando su legalidad y carácter democrático. En realidad, nos extraña que el Senado no se haya expedido otorgándole la venia correspondiente a quienes ejercen la Dirección de PLUNA. Al respecto, queremos expresar que todo este proceso llevado adelante por el Directorio de la Empresa sin contar con la venia parlamentaria, genera dudas en cuanto a su legalidad ya que se está desconociendo un mandato de la Carta Magna

--obviamente, mientras no sea reformada, está vigente en su totalidad-- que rige al Estado.

Reiteramos que nosotros, como trabajadores, aceptamos nuestros Estatutos y, por sobre todo, respetamos la Constitución de la República, ya que somos ciudadanos de este país.

Como ya dijimos, aún mantenemos dudas, al igual que la mayoría de los señores Legisladores, acerca de que ni el Directorio ni la Contadora Mederos, conocen con exactitud la cifra que alcanza el pasivo de PLUNA. Creo que con esto queda respondida la primera pregunta formulada por el señor Senador Segovia.

Con respecto al tema del aporte al Banco de Previsión Social, como se sabe, se han hecho convenios con dicha Institución, mes a mes se nos descuenta el porcentaje establecido de nuestro sueldo, pero no poseemos más información que esa. Por ese motivo, al igual que el señor Senador, nos preguntamos qué está ocurriendo con ese dinero. Asimismo,

mar

hasta el momento no tenemos claro el tema relativo a la deuda de la que se haría cargo la sociedad anónima que compraría PLUNA, ya que se manejan cifras de U$S 8:000.000, U$S 9:000.000 y U$S 10:000.000. Entendemos que en este aspecto existe una contradicción, ya que hasta el momento la propia Presidenta del Directorio de PLUNA no ha sabido decir qué cifra alcanzaría

--ya no verbalmente, sino con los papeles sobre la mesa-- el déficit de la empresa. Por esa razón, nos preguntamos cómo es posible que intenten convencernos de que sería esa la deuda de la que se haría cargo el Pluriconsorcio si no se conoce exactamente cuál es la cifra. En una primera instancia, cuando se habló de esta operación se hizo referencia a otra forma de pago y a otras deudas que debería asumir el Pluriconsorcio. No obstante, por lo que sabemos --y, al respecto, aclaro que no hemos tomado contacto con el documento que se firmó entre el Pluriconsorcio y PLUNA-- a través de los trascendidos de prensa, existe una contradicción entre lo que se dijo por parte de la Dirección de PLUNA con referencia al supuesto déficit y a la deuda que se debería pagar.

Reiteramos que no podemos entender cómo se compra una empresa, cuyo déficit no se conoce y, al mismo tiempo, se firma un documento en el que se establece que se harían cargo de una deuda de monto desconocido.

Por otra parte, continuamos discutiendo la posibilidad de realizar un convenio laboral colectivo con los hasta ahora promitentes compradores de PLUNA, si bien esto no ha pasado de ser solamente una buena intención de discutir el tema. Pero no hay nada en concreto, sólo puedo decir que se han mantenido conversaciones y que existe buena voluntad. Sin embargo, hasta la fecha el proceso se lleva adelante a raja tablas. Ya se está hablando de que en agosto, después de la temporada junio-julio, se llevan los aviones para Porto Alegre. Pero se supone que ya deben haber asumido, porque no creo que el Estado, teniendo la mano de obra de la Fuerza

mar

Aérea, deje sacar los aviones al extranjero para seguir pagando, si es que todavía están en PLUNA. Ya se está hablando de que en agosto se los llevan. Aún no hay una solución de convenio colectivo. Reitero que simplemente hemos estado dialogando y dando propuestas. Incluso, les hemos pedido que nos indiquen cuál es el criterio de selección del personal, concretamente y cuál es el plan operacional objetivo que se va a desarrollar. Cabe acotar que, al respecto, hay parámetros internacionales en los que se establece qué personal se requiere para determinadas operaciones. Sin embargo, hasta ahora, no hemos tenido respuestas concretas, solamente, buenas intenciones. Por ejemplo, puedo hablar de las intenciones que ha hecho públicas el señor Fagerman, que más bien parece una buena propaganda de la Coca Cola. Pero, acerca del Pluriconsorcio no hay nada efectivo sobre la mesa.

Entonces, nos seguimos preguntando si realmente el Estado --más allá de la cláusula o párrafo que figura en el contrato que se firmó y a la que aludía el señor Senador-- garantizará que se cumpla todo esto. Reitero que, hasta ahora no hay nada en concreto; continúan las discusiones. El proceso sigue adelante y no se ha llegado a ningún convenio, ni lineamientos concretos para ir plasmándolos en una propuesta.

Por otro lado, quisiéramos referirnos a una cuestión relacionada con los aviones. En varias oportunidades, hemos manifestado que para nosotros esta supuesta tranformación de PLUNA --en la que aparece VARIG como una operadora, aunque actualmente se está hablando de la posibilidad de que compre acciones y de que integre el nuevo Directorio, por lo cual pasaría a ser inversionista-- tiene detrás una política de Estado de Brasil. A nadie le es ajeno, ni regional ni mundialmente, que VARIG es una compañía de bandera brasileña como lo fue PAN AMERICAN para los Estados Unidos, subvencionada por el Estado. Se trata de una empresa endeudada por U$S 3.300:000.000, según lo ha indicado el "Exim Bank". Por

mar

otro lado, esta institución tiene un integrante interviniendo en el Directorio de VARIG, así como también uno de la "Douglas" --fábrica de aviones norteamericana-- y otro de la General Electric, porque la empresa no ha podido pagar nunca la deuda. VARIG tiene todo prendado y esto no lo decimos nosotros sino el Parlamento brasileño. Incluso, se le han concedido préstamos y no ha aparecido el dinero. Reitero que estas afirmaciones no son nuestras sino del Estado brasileño que fue quien solicitó el crédito correspondiente. El ex Presidente de VARIG, señor Thomas, fue destituido por todas estas anomalías.

Entonces, VARIG es una compañía de bandera de Brasil y cuenta con todo el aval del Estado para llevar adelante estas gestiones. Nos preguntamos si el Estado uruguayo ha previsto todas estas cuestiones. Se nos podrá decir que todavía tenemos el 49%, pero el poder de veto se eliminó junto con otros items que eran fundamentales para el Estado uruguayo en esta sociedad anónima. Entonces, actualmente las decisiones se toman por cuatro votos privados, es decir, cortan y pinchan --para decirlo vulgarmente-- en una supuesta compañía uruguaya.

Nos preocupa que el derecho del tráfico aéreo regional e internacional que tiene el Estado, esté en manos de una compañía vecina. No sabemos qué política aplicarán. Hasta ahora el Estado uruguayo ha decidido que se realicen viajes a Paraguay, aunque arroje pérdidas para PLUNA. En realidad, es una decisión política; se han tenido en cuenta las relaciones diplomáticas. Nos preguntamos si el Pluriconsorcio --hablando de VARIG como integrante del Directorio de la parte privada-- llevará adelante esta política que le corresponde al Estado. ¿Acaso éste se va a privar de esos derechos que le corresponden? Las líneas no son del Pluriconsorcio ni de la actual PLUNA, sino del Estado. También nos inquieta el tema relativo a la estabilidad laboral, concreta-

mar

mente, nuestras tripulaciones: pilotos y azafatas. A pesar de que el señor Fagerman ha dicho públicamente que los pilotos y el personal de mantenimiento nos podemos quedar tranquilos porque, según él somos los "number one", vemos que los aviones se van para San Pablo y nos preguntamos en qué vamos a trabajar. Por ejemplo, en el caso del DC 10, en virtud de que la legislación brasileña establece que mientras el avión tenga matrícula de su país, la izquierda, que es el comandante, no se le cede a ningún extranjero. Nos preguntamos hasta cuándo van a seguir volando los pilotos uruguayos: ¿hasta que las aguas se tranquilicen o hasta dentro de un año? Entonces, se va a volar con nuestros colores y bandera, pero sin la matrícula.

Esto significa que, a nuestro juicio, los pilotos constituyen un aspecto de seguridad. Internacionalmente, nuestros técnicos están reconocidos por su capacidad que data de 50 años.

Una vez más, hemos querido plantear nuestra gran preocupación con respecto a todos estos temas. Los señores Senadores podrán observar en los pliegos de condiciones y en el contrato que se firmó que no se ha establecido nada con respecto a los temas que hoy abordamos. La gran interrogante que dejamos planteada a los señores Senadores es si el Parlamento tratará de que esto se dilucide. ¿A partir de ahora el gobierno tendrá las mismas garantías con respecto a la seguridad nacional e internacional? ¿O se dejará esta cuestión en manos de señores que nada han tenido que ver en la comercialización de transporte aéreo y de una compañía operadora cuyo estado financiero es calamitoso, dicho esto no por nosotros sino por el Parlamento, el Gobierno brasileño y las grandes empresas internacionales? ¿Vamos a dejar en estas dos puntas los temas de la seguridad y de la política de transporte aéreo? Esta es la gran interrogante que planteamos hoy ante está Comisión.

mar

25x10

SEÑOR VIRGILI.- He escuchado con atención a los funcionarios de PLUNA, con quienes hemos departido largamente en otras oportunidades.

Confieso que me preocupa mucho el problema de la seguridad. Evidentemente, aquí se ha hablado de lo que podría suceder, a modo de hipótesis, pensando en el futuro. Todos sabemos que VARIG es una empresa muy endeudada; seguramente con el negocio de PLUNA no va a salvar sus pérdidas.

Es obvio que ahora se hace necesario resolver el problema de los funcionarios. Sabemos que hay un hecho consumado y, personalmente, quisiera que ellos pudieran verse amparados en sus derechos adquiridos con trabajo y esfuerzo. Todo lo demás son hipótesis sobre situaciones que se podrían plantear o no, cosa que hoy no podemos saber.

Reitero que me preocupa mucho el tema de la seguridad, porque en los aviones se transporta vidas humanas. A su vez, no me animaría a afirmar que la seguridad no va a existir; la empresa VARIG tiene en este aspecto un prestigio bien ganado que no querrá perder porque, quiérase o no, VARIG es la operadora y eso lo sabrá el mundo. Por lo demás, si fue bien elegida o no, si el Parlamento actuó de tal o cual manera, es una cuestión que sólo a él concierne y no quisiera que esto quedase como que ustedes nos estuvieran juzgando. En este aspecto, tengo mi propia opinión; inclusive, fui Director de UTE y de ANCAP y sé que hay cosas que eran de estilo. No sé si son correctas o no, porque no soy jurista.

SEÑOR SUAREZ.- Simplemente, deseo puntualizar una cuestión.

Este sindicato siempre ha tenido por norma plantear su punto de vista sobre los temas que conocemos.

mar

25x10

En mi caso personal, estuve veinte años trabajando en la aviación. Me formé dentro de PLUNA, al igual que mi padre y toda mi generación. Así, conocemos muy bien la empresa que ha sido, hasta hoy, nuestra casa.

En principio, queremos aclarar que no estamos juzgando a los señores Legisladores; para eso se realizarán las elecciones dentro de cinco años. Sí dejamos planteado nuestro punto de vista, como tantas veces lo hemos hecho. Siempre hemos deseado, al igual que hoy, estar equivocados en lo que respecta a nuestras previsiones. Lamentablemente, la vida nos ha demostrado que teníamos razón. Lo que hoy está sucediendo en relación con PLUNA no es ajeno a otros ejemplos que tenemos muy cerca.

Por otro lado, queremos puntualizar que no creemos que VARIG se salve económicamente entrando en PLUNA; sí pensamos que adquirirá algo que no tiene precio, cuyo valor es incalculable, que son los derechos del tráfico aéreo. A nivel mundial, existe una gran guerra entre las compañías por el tema del tráfico aéreo. Los grandes monopolios de la aviación, fundamentalmente europeos --Lufthansa, SAS, KLM, Iberia-- sostienen que el transporte del futuro es la aviación. Por lo tanto, hacemos referencia concretamente al derecho que tiene Uruguay sobre el tráfico aéreo.

En el día de hoy, simplemente hemos trasladado a los señores Legisladores nuestra preocupación por este tema, lo que ha sido norma de nuestro sindicato.

Antes de finalizar, queremos agradecer a esta Comisión y nos ponemos a su disposición para responder a las consultas que deseen realizar.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión entiende que son de mucha

mar

importancia los conceptos que aquí se han vertido y dispondrá el envío de la versión taquigráfica al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y a las autoridades de PLUNA.

(Se retira de Sala la delegación de la Organización de Funcionarios de PLUNA)

SEÑOR CHIESA.-He escuchado atentamente la exposición realizada por el señor Suárez y quisiera dejar constancia en la versión taquigráfica de que no comparto una cantidad de conceptos por él emitidos. No quise entrar en un debate, porque creo que la tarea de la Comisión es recibir a las delegaciones y remitirse a formular preguntas a efectos de informarse mejor. Sin embargo, no quiero dejar pasar por alto que considero que se han manifestado opiniones que violentan, en cierta medida, al Parlamento. También se ha hecho referencia a puntos que son cuestionables, sobre los cuales pueden existir diversas posiciones. En definitiva, expreso que no comparto varias de las opiniones que se han vertido.

SEÑOR VIRGILI.- Creo que aquí se ha emitido un juicio que involucra al Parlamento en el sentido de haber sido omiso en algún aspecto relacionado con esta cuestión.

En lo que tiene que ver con la anuencia o no del Senado, cabe señalar que ha ocurrido varias veces que personas que actuaban en determinado lugar, ya habían recibido la aprobación, la venia del Senado. No soy jurista y reconozco que esta cuestión puede ser opinable.

Este es un tema muy polémico sobre el que ya se ha conversado demasiado. Comprendo que esta gente se siente preocupada por el medio de trabajo que tenía. De cualquier

mar

manera, hay que tener mucho cuidado en no herir susceptibilidades.

Todos hemos participado en la búsqueda de una solución al problema de PLUNA, expresando nuestras verdades. En ese sentido, deseamos que se convierta en una gran potencia, porque si bien tenemos capitales de otros países, no nos gustaría perder un patrimonio tan importante como lo es la Bandera uruguaya, representada en las Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea.

SEÑOR SEGOVIA.- Personalmente, formulé algunas preguntas y traté algunos puntos complementarios, porque creo que el funcionariado de PLUNA lo único que tiene que llevar adelante son aquellos elementos de defensa que quedaron asentados en el contrato. Creo que el más importante es el hecho de que el Pluriconsorcio se comprometería a negociar su futuro en las relaciones sindicales; ahí se debería acentuar el control. Por lo tanto, entiendo que más adelante nos podríamos expresar respecto al cumplimiento o no de dichos términos. Sin duda, el señor Suárez no tiene la facilidad de expresión de la señora Rodríguez, que siempre concurre a esta Comisión y, tal vez, eso lo llevó a expresar algunos conceptos con los que no estamos de acuerdo, pero como muy bien dijo el señor Senador Chiesa, la prudencia de no entrar en un debate interno nos hizo callar. Me parece que si hay algo que nosotros debemos atender en este momento es lo que tiene que ver con el cumplimiento de los términos del contrato, y si ello perturba el trabajo legislativo, deberíamos marcarlo con toda seriedad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Estoy de acuerdo con lo expresado por el señor Senador Chiesa en cuanto a que debemos recibir a las delegaciones para escuchar sus inquietudes y realizarles las consultas pertinentes a los efectos de aclarar algunos conceptos, pero no debemos entrar a debatir sobre los elementos discordes como, por ejemplo, el caso concreto referido a la validez de la responsabilidad de la señora

mar

Presidenta de PLUNA y de los dos miembros del Directorio que no han tenido el aval de la venia parlamentaria. Existe un informe jurídico muy extenso de la Presidencia de la República --que está en la versión taquigráfica-- a través del cual se valida la acción desarrollada por estos dos miembros del Directorio de PLUNA. Como no soy jurista, me guío por los elementos que tengo para poder observar y, lógicamente, de esa manera fijar mi posición.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Es la hora 11 y 50 minutos)